CINQ SUR CINQ

N°25
NOVEMBRE 2012

Le magazine des riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

ÉDITO

La vocation d'un aéroport est de créer les conditions d'accès au ciel. Ce qui n'empêche pas son gestionnaire de réfléchir également aux accès terrestres, dont l'évolution est indissociable du trafic aérien. Car les habitants de Midi-Pyrénées sont de plus en plus nombreux à choisir l'avion pour leurs déplacements. Cette croissance du trafic impose de repenser l'accès à l'aéroport, sachant que l'ère du « tout-voiture » est bien derrière nous.
C'est pourquoi, depuis plusieurs années déjà, l'aéroport Toulouse-Blagnac développe des projets pour créer, aux portes de l'aérogare, un pôle multimodal. Il s'agit en fait d'imaginer une offre de transport collectif assez performante pour convaincre les usagers de faire un autre choix que la voiture individuelle.
Les transports en commun ne remplaceront pas l'automobile à court terme, c'est un fait. Mais ils sont une alternative qui doit devenir crédible. Comment ? En tissant un maillage intermodal qui réduise les temps de transport, facilite les transferts d'un mode à l'autre, apporte un confort et une sérénité que n'a pas l'automobiliste, lorsqu'il est pris dans le flot de la circulation. Au-delà du confort individuel, pointe aussi la conscience collective : réduire les émissions de CO_2 en circulant mieux est un devoir pour la planète que nous laisserons à nos enfants.
Enfin, reste une notion qui nous est chère à Toulouse-Blagnac : le service aux usagers. Il se décline aussi dans les initiatives que nous prenons pour faciliter l'accès à notre aéroport.

Jean-Michel Vernhes, Président du Directoire d'Aéroport Toulouse-Blagnac

SOMMAIRE

• DOSSIER
Bus, vélo, tramway : l'aéroport joue la carte du multimodal
/ pages 2 à 5

• LE SAVIEZ-VOUS ?
Le vélo trouve sa place dans l'agglomération toulousaine
/ page 6

• EN BREF
Le plan hivernal 2012 / Les chiffres du trafic
/ page 7

• MÉTIER
Chefs d'Escale de Permanence, les gardiens du temple
/ page 8

Un pôle multimodal pour l'aéroport

Le tramway s'envole vers l'aéroport

Longtemps attendu comme alternative à la voiture, le tramway desservira l'aéroport de Toulouse-Blagnac d'ici à décembre 2014. Bien nommée Envol, cette ligne de 2,5 kilomètres permettra de relier la station des Arènes à la zone aéroportuaire en 18 minutes. 9 500 voyageurs sont attendus quotidiennement, selon Tisséo. Interviews croisées.

Bruno Balerdi, chef de projet Accueil Tramway et Bus, à l'aéroport Toulouse-Blagnac

> « Nous allons créer un véritable pôle multimodal

En quoi ce tramway va-t-il modifier la vie de l'aéroport, selon vous ?

« Le tramway va considérablement améliorer l'accessibilité à l'aéroport, permettant de proposer des modes de transport alternatifs à nos passagers ainsi qu'aux 4 500 salariés qui travaillent sur la plateforme. Aujourd'hui, l'aéroport est déjà desservi par des lignes de bus, dont une navette spécifique centre-ville, mais le tramway va venir compléter cette offre, et donc augmenter la qualité de nos services. L'avantage, c'est que c'est un mode « lourd », en site propre, garantissant à la fois un temps de trajet limité, mais aussi plus de confort et de régularité. C'est une véritable alternative à la voiture.

Cette accessibilité renforcée semblait faire défaut…

Oui, parce que les conditions de circulation sur la rocade ne permettent pas au bus d'être aussi pertinent qu'un tramway pour garantir les temps de parcours. Sans compter sur la capacité qui va être doublée, passant de 100 places pour la navette centre-ville - qui est relativement saturée - à 200 pour le tramway. Enfin, ce mode de transport renvoie une image de modernité et de convivialité qui entraîne une attractivité supplémentaire par rapport au bus.

Dans ce projet, quel est votre rôle ?

Nous devons être des facilitateurs pour Tisséo, faire en sorte que ce tramway arrive dans de bonnes conditions, tout en défendant les besoins de nos passagers et salariés. Nous avons ainsi choisi un emplacement de station stratégique, devant le Hall C, situé au cœur de l'aéroport. Tisséo nous amène un tramway et nous, on se préoccupe de gérer les interfaces. Notre objectif est d'intégrer le tramway dans notre champ de compétences, afin d'informer et d'orienter au mieux les usagers. Pour ce faire, nous allons regrouper les stations de bus, l'agence commerciale de Tisséo et le terminus du tramway sur un même lieu afin d'en faire un véritable pôle multimodal. D'autres services alternatifs comme le vélo ou encore le covoiturage pourront aussi y être mis en avant. »

Les usagers de l'aéroport représenteront un tiers de nos voyageurs

Xavier Bonneau, directeur de la SMAT (Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine), maître d'ouvrage délégué pour ce projet

Pourquoi avez-vous fait le choix d'un tramway, plutôt que d'un bus en site propre ou d'un métro ?

« Quand on fait des projets de transport en commun, l'objectif est de limiter les échanges entre les différents modes, en se raccrochant aux infrastructures existantes. C'est ce que nous avons fait avec cette ligne Envol qui nous permet, via la ligne T1 existante, de transporter des passagers depuis l'aéroport jusqu'au centre-ville en ne construisant que 2,4 kilomètres de structure supplémentaire. Avec un investissement relativement modeste de 55 millions d'euros, on offre ainsi un excellent service.

Cette ligne a été longtemps attendue ; la ligne T1 aurait déjà pu faire ce crochet de 2,4 kilomètres…

C'est vrai. Mais la ligne T1 a été mise en service il y a deux ans, et les choses doivent se faire progressivement. Le lancement d'un projet prend du temps, il faut le mûrir, le financer… On peut regretter que ça n'ait pas été fait avant, mais je pense que nous sommes dans des délais tout à fait raisonnables.

A qui va profiter cette nouvelle infrastructure ?

Nous avons distingué deux types de passagers. Il y aura d'abord les usagers de l'aéroport, qui devraient représenter près d'un tiers des 9 500 voyageurs attendus quotidiennement. Mais la clientèle que nous visons principalement sont les salariés de cet énorme pôle d'emplois, avec des entreprises aéronautiques comme ATR, EADS ou Rockwell et Collins mais aussi France Télécom - Orange qui dispose d'un site important. »

La ligne Envol en chiffres

- 2,4 kilomètres de tracé entre le rond-point Jean Maga et l'aéroport
- 3 nouvelles stations : Nadot, Daurat et Aéroport
- 55 millions d'euros d'investissement

Les travaux, mode d'emploi

Le calendrier

La Déclaration d'Utilité Publique ayant été validée mi-novembre, les travaux peuvent désormais démarrer avec les déviations de réseaux (électricité, gaz, téléphone, assainissement), pour une durée de six mois.
Le chantier du tramway, à proprement parler, devrait quant à lui débuter au premier trimestre 2013, pour une mise en service prévue en décembre 2014.

La circulation

Les perturbations seront particulièrement importantes lors de la seconde phase du chantier. La rue Latécoère, où se concentrent les riverains de la zone, devrait être relativement épargnée. Allée Nadot, les salariés d'ATR seront invités à pénétrer sur leur site par une autre entrée, afin d'y limiter la circulation. En revanche, le secteur du rond-point Dewoitine risque d'être plus problématique, l'avenue Daurat étant amenée à être à sens unique et la rue Lindbergh carrément fermée.

La communication

Afin d'accompagner au mieux les riverains et les entreprises, la SMAT a mis en place un important dispositif de communication. Un médiateur a ainsi été nommé pour toute la durée du chantier, et un Numéro Vert gratuit (0 800 744 331) va être mis en service.
Des lettres d'information seront distribuées et des réunions publiques organisées à chaque étape du chantier.

Halte au « tout-voiture » !

Depuis plus de quatre ans, l'aéroport Toulouse-Blagnac a mis en place un véritable Plan de Déplacements Inter-Entreprises pour faciliter l'accès à la zone aéroportuaire, tout en limitant les émissions de CO_2. Comment ? En multipliant les propositions alternatives à la voiture.

Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020. Pour atteindre cet objectif fixé par le Grenelle de l'environnement, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a élaboré un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE). Et si l'arrivée du tramway en 2014 en est le point d'orgue, il s'inscrit dans une politique globale de développement des transports dont l'ambition majeure est de proposer des alternatives à l'usage de la voiture. Pour ce faire, l'aéroport Toulouse-Blagnac s'est d'abord rapproché de l'Ademe et de Tisséo afin de faire remonter les besoins exprimés par les usagers du site en matière de transports en commun. « *Nous sommes ainsi passés d'une unique ligne de bus à cinq aujourd'hui qui desservent la plateforme, dont la navette centre-ville et une ligne du Conseil général* », se réjouit Anne Julia (ci-dessous),

> **Cinq lignes de bus desservent aujourd'hui la plateforme**

animatrice du PDIE et responsable environnement de l'aéroport. Mais le PDIE ne s'arrête pas là, et l'aéroport planche aussi au développement des modes doux, notamment du vélo. ATB joue ainsi un rôle de « lobbyiste » auprès des institutions comme la Communauté Urbaine Toulouse Métropole afin d'améliorer le maillage du réseau cyclable autour de la zone aéroportuaire. « *Nous avons également crée en 2011 un groupe de cyclistes, avec certains de nos employés, afin de mieux cerner leurs pratiques* », explique Anne Julia. Parmi les premières réalisations issues de ces réunions, deux parkings vélos d'une capacité totale de 56 places ont ainsi été installés sous le viaduc de l'aéroport, en septembre dernier.

D'autres propositions sont à l'étude, comme la constitution d'un « bus cycliste » où des ambassadeurs se proposent de récupérer des employés chez eux afin de faire le trajet ensemble jusqu'à la plateforme. « *L'idée n'est pas d'obliger les gens à faire du vélo tous les jours, mais de les amener à tester la pratique de temps en temps* », précise Anne Julia. Dans la même veine et afin d'inciter à la marche, ATB a mis en place une signalétique indiquant les durées de parcours à pied pour se rendre d'un parking à l'aérogare, par exemple. Enfin, le covoiturage est mis en avant depuis l'adhésion de l'aéroport au système Tisséo qui permet de mettre en relation des salariés qui souhaitent partager leurs trajets en voiture. Une animation sur le sujet est d'ailleurs prévue l'année prochaine pour tenter de lever les éventuels « freins psychologiques ».

D'autres projets sont également dans les cartons, comme la mise en service de véhicules électriques pour les salariés d'ATB. « *Nous avons une flotte de 40 véhicules que nous allons basculer de manière progressive vers l'électrique* », explique Anne Julia. Les premiers devraient arriver dès l'an prochain.

> Plus d'infos sur les transports en commun sur l'aéroport : http://www.toulouse.aeroport.fr (rubrique : «Aéroport»)

Toulouse dote sa métropole d'un ambitieux Plan Vélo

Moins de voitures, plus de modes doux. C'est l'un des défis que s'est lancé Toulouse Métropole en créant un véritable « Plan Vélo » pour les dix prochaines années, dont l'enveloppe budgétaire atteint les 11 millions d'euros par an.
Parmi les priorités, la Communauté urbaine s'est ainsi engagée à développer un véritable réseau cyclable continu. « *Nous réalisons 20 km d'aménagements cyclables chaque année, pour atteindre aujourd'hui près de 500 km sur l'ensemble du territoire* », indique Blaise Delmas, chargé d'études modes doux à Toulouse Métropole.
Quatre axes majeurs ont été définis le long des routes d'Albi, de Narbonne, de Seysses ou encore des berges de la Garonne, mais des études seront également faites pour aménager les berges de l'Hers ou encore le pourtour de la zone aéroportuaire. De nombreux services vont par ailleurs être développés d'ici à 2014, comme l'implantation de parcs de stationnement ou encore la création d'un calculateur d'itinéraire vélo permettant de planifier un parcours sur Internet ou via une application pour mobile.

A Blagnac, on peut louer des vélos gratuitement

Afin de développer la pratique de la petite reine, la mairie de Blagnac a mis en place en mai 2011 son propre système de location de vélos : le V'loc.
Inspiré du modèle qui se pratique à Angers, ce service a la particularité d'être entièrement gratuit et permet à toute personne majeure habitant à Blagnac de bénéficier d'une bicyclette « aux couleurs de la ville », pour une durée comprise entre une semaine et deux mois (avec la possibilité de renouveler le contrat deux fois maximum).
« *Juridiquement, il est aujourd'hui impossible de faire venir les Vél'Ô Toulouse à Blagnac, mais face à l'importante demande des habitants, nous avons opté pour ce système, plus souple, dont l'objectif est de donner envie de faire du vélo pour des trajets domicile/travail ou pour des itinéraires loisirs* », explique Diane Likht, responsable Déplacements Transports de la mairie.
Et ça marche. En un an et demi, 286 personnes ont déjà souscrit à ce service, et 57 % de celles qui ont répondu au questionnaire de satisfaction ont indiqué qu'elles comptaient acheter un vélo, suite à l'expérience.

> Pour plus d'informations, contactez la Cellule Mobilité, tél. : 05 61 71 75 90 (8h30-12h et 13h30-18h).

Crédit photo : Toulouse Métropole - direction Mobilités Gestion Réseaux

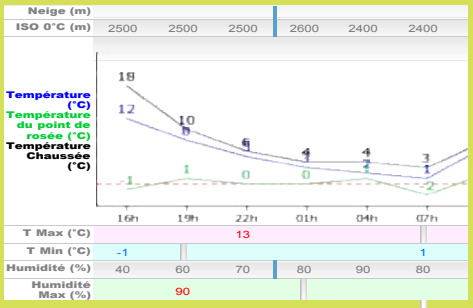
Les nouveaux « tourne à droite » aux feux rouges installés progressivement depuis le mois d'octobre au centre-ville de Toulouse et d'ici fin 2013 sur le reste de la métropole.

Les nouveaux « tourne à droite » aux feux rouges installés progressivement depuis le mois d'octobre au centre-ville de Toulouse et d'ici fin 2013 sur le reste de la métropole.

BRÈVES

Plan hivernal 2012 : les nouveautés

Chaque année, l'aéroport de Toulouse-Blagnac active un plan hiver à l'approche de la saison froide. Il s'agit d'organiser les interventions des équipes de la plateforme, pour faire face à des conditions météo défavorables, qu'il s'agisse de neige ou de verglas. Les sites concernés sont les pistes, les postes de stationnement avions et les voiries publiques.
Lancé le 15 novembre, le Plan 2012 comporte plusieurs nouveautés : l'utilisation d'un atmogramme (ci-dessous), qui donne une



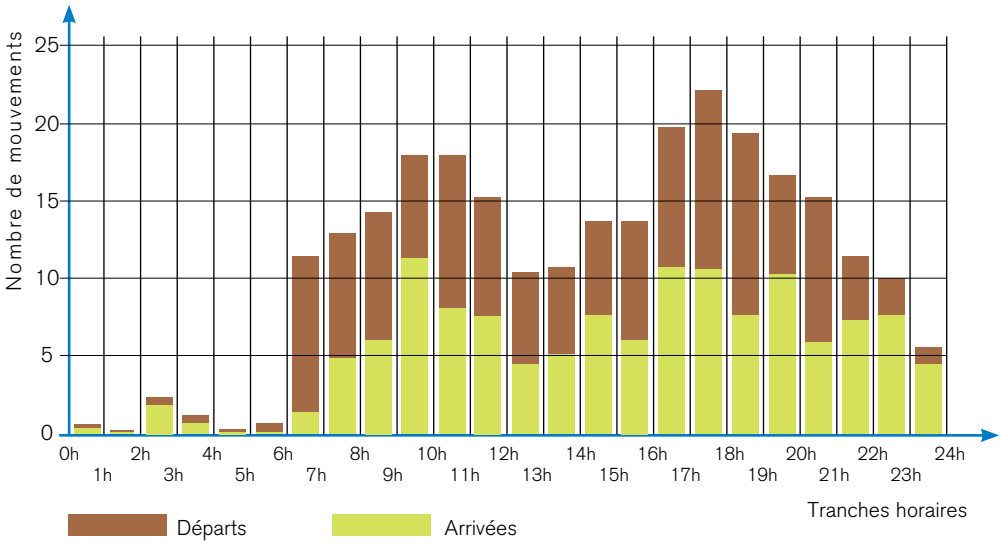
prévision très pointue de la météo sur les trois jours à venir (température, force des vents, etc.), mais aussi le renforcement des équipes intervenant sur les pistes et les aires de trafic, ainsi que la formation des encadrants, avec des stages thématiques sur les interventions par conditions hivernales.
La balayeuse de récupération du glycol, mise en service en début d'année 2012, sera à nouveau prête à intervenir, dès ce mois de novembre. Sa buse d'aspiration spécifique permet de récupérer directement sur les aires de trafic une grande partie du glycol projeté, puis de le stocker dans des citernes pour traitement ultérieur (le glycol non récupéré est dirigé vers la station de traitement des eaux pluviales, située face au parc auto P3).

Des véhicules électriques pour l'aéroport

Réduire les émissions de CO_2 sur la plateforme passe aussi par l'utilisation de véhicules «propres». Ainsi, la flotte de véhicules de services d'ATB intégrera, en 2013, de nouveaux modèles alimentés par un moteur électrique. A partir de mi-janvier, 25 % des voitures de service seront des véhicules électriques.

ÉVOLUTION DU TRAFIC

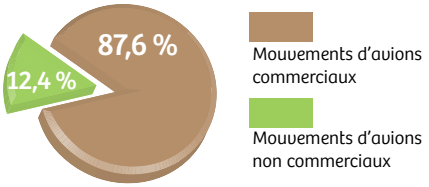
Répartition des mouvements par tranches horaires
Cumul à fin juin 2012 (journée moyenne)



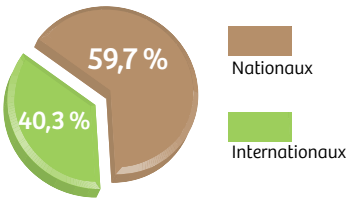
Résultats de trafic

Cumul à fin juin 2012		
	Valeur	Variation
Passagers commerciaux	3 694 987	6,3 %
Dont International	1 477 193	11,2 %
Dont National	2 183 786	3,4 %
Dont transit	34 008	-4,8 %
Mouvements d'avions commerciaux	44 312	2,6 %
Mouvements d'avions non commerciaux	6 278	-1,2 %
Sièges offerts	5 404 048	6,4 %

Répartition des mouvements d'avions



Répartition des passagers locaux



Lexique

Passagers commerciaux : passagers locaux + transit.
Passagers locaux : passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.
Passagers en transit : passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.
Mouvements d'avions : décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.
Avions commerciaux : avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.
Avions non commerciaux : avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.
Avions commerciaux mixtes : avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.
Emport : nombre de passagers commerciaux par rapport au nombre d'avions commerciaux mixtes.
Hub : plateforme de correspondance.
Avion au contact : avion stationné sur le parking avions, avec un accès direct au terminal de l'aéroport via une passerelle.

Chefs d'Escale de Permanence, les gardiens du temple

Si le rôle des Chefs d'Escale de Permanence est méconnu du grand public, il n'en reste pas moins primordial pour assurer le bon fonctionnement de l'aéroport. De la saturation d'un parking à un retard de vol en passant par un blocage du système de livraison des bagages, les CEP doivent gérer tous les aléas qui surviennent chaque jour. Un travail aussi stressant que passionnant.

Le téléphone portable dans une main, le badge passe-partout dans l'autre, Dominique Peirano passe ses journées à arpenter la plateforme pour gérer toutes sortes de problèmes. Son métier ? Chef d'Escale de Permanence (CEP pour les initiés). Sa mission ? Veiller à ce que tout fonctionne depuis l'arrivée des passagers dans l'aérogare jusqu'au décollage de l'avion suivant, et ce, sept jours sur sept, de 5 heure à minuit. « *Nous sommes un peu les gardiens du temple*, résume-t-elle. *Chacun sait faire son travail, mais lorsqu'il y a un incident, comme une grève ou une mauvaise météo, il faut pouvoir gérer les conséquences (retards d'avion, saturation des parkings, passagers qui attendent…)* ». Pour ce faire, le CEP déclenche des procédures spécifiques en fonction du problème rencontré. « *Il faut souvent savoir s'adapter, mais nous essayons d'anticiper au mieux les incidents en préparant tous les soirs un briefing opérationnel pour le lendemain* », explique-t-elle. Ainsi, par exemple, lorsque le système de tapis roulant pour envoyer les bagages en soute tombe en panne, le CEP peut mobiliser des manutentionnaires habituellement affectés à d'autres tâches pour, ponctuellement, aider à convoyer les valises. Idem si un parking est saturé et qu'il faut dévier les voitures vers d'autres stationnements.

Dominique Peirano, Patricia Papaix et Christophe Ducloux, dans l'aérogare.

Comme Dominique Peirano, ils sont sept CEP pour gérer les « crises » à l'aéroport. Tous sont issus des métiers de l'aérien, cette fonction nécessitant une excellente connaissance de la plateforme. D'ailleurs, lorsque Dominique et ses collègues passent dans le hall de l'aérogare, tout le monde les salue. « *C'est important que les gens nous aient bien identifiés, afin qu'on nous appelle en cas de besoin* », estime celle qui a démarré dans ce service il y a huit ans. Patricia Papaix, elle, est arrivée il y a moins d'un an, mais travaille depuis plus de 20 ans sur la plateforme. « *Ce que j'aime dans ce métier, c'est être sur le terrain en permanence*, confie-t-elle. *C'est avoir des missions importantes à gérer, et être utile pour les passagers* ». En effet, le CEP est souvent en contact direct avec les usagers de l'aéroport, « pour lui garantir un service de qualité ». « *Si un avion arrive avec du retard pendant la nuit et que les compagnies ne peuvent pas prendre en charge leurs passagers, nous mettons à disposition une salle des vols retardés* », indique Dominique Peirano.

> **Gérer les conséquences d'un incident dans l'aéroport, c'est aussi être utile aux passagers.**

Les missions du CEP sont donc extrêmement variées, parfois même délicates. « *Nous avons vécu deux crashs d'avions privés cette année,* témoigne Christophe Ducloux, CEP depuis l'ouverture du service, il y a dix ans. *Et bien que ce soit la Préfecture qui prenne en charge la cellule de crise, nous devons être présents et c'est très difficile émotionnellement* ». D'autres fois, en revanche, les opérations sont plus « légères », comme l'accueil de personnalités à l'occasion d'un grand événement ou encore la sécurisation d'une zone lorsqu'un avion affrète des chevaux sur la piste ! Mais de mémoire de CEP, le plus grand souvenir de Christophe Ducloux reste l'irruption du volcan islandais en avril 2010. « *C'était un peu fou parce que nous avons vu atterrir des gros porteurs en provenance de Hong-Kong ou de Washington qui avaient été déviés vers Toulouse,* se rappelle-t-il. *Il a fallu affréter des bus pour que les gens puissent repartir; on se serait cru agents de voyage !* ». Alors bien sûr, chaque jour arrive avec son lot d'inattendus et de stress, mais c'est ce qui fait sans aucun doute le charme de ce métier : « *Au moins, on ne s'ennuie jamais* », conclut Dominique Peirano.

Cinq sur Cinq, magazine biannuel aux riverains de l'Aéroport Toulouse-Blagnac. Aéroport Toulouse-Blagnac - BP 90103 - 31703 Blagnac - Tél : 0 825 380 000 (0,15 € TTC/min) - Directeur de la publication : Jean-Michel Vernhes, Président du Directoire Comité de rédaction : Anne Julia - Marc Dupeyron - Aurélie Maignier - Frédérique Melous - Julie Duquenne - Rédaction en chef : Service Communication Institutionnelle - Réalisation : Service Communication et Promotion commerciales. Crédit photos : Philippe Garcia. 1re édition en 2001. Impresssion : Messages (31), sur papier recyclé. Dépôt légal : à parution - N°ISSN : en cours.

AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC
www.toulouse.aeroport.fr